**SEÑORA SECRETARIA.–** Habiendo número, está abierto el acto.

*(Son las 14:41).*

–De acuerdo al artículo 151 corresponde elegir Presidente y Vicepresidente de la Comisión.

**SEÑOR PINTADO.–** Para la Vicepresidencia propongo a mi gran amigo, coterráneo y mejor compañero, el señor Senador Marcos Carámbula.

**SEÑORA SECRETARIA.–** Se va a votar.

*(Se vota).*

-5 en 6. **Afirmativa.**

Corresponde ahora elegir al Presidente de la Comisión.

En virtud de los acuerdos alcanzados, se propone al señor Senador Camy.

Se va a votar.

*(Se vota).*

-6 en 6. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

*(Ocupa la Presidencia el señor Senador Camy).*

**SEÑOR PRESIDENTE.–** Habiendo número, está abierta la sesión.

*(Es la hora 14:42).*

–Agradezco a los integrantes de la Comisión por la responsabilidad que me han encomendado.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

*(Se da de los siguientes).*

«Carpeta Nº 291/2015 – Modificación de la denominación del Puerto Sauce (departamento de Colonia) por José Carbajal “El Sabalero”. Iniciativa: varios señores Legisladores.

Carpeta Nº 290/2015 – Se designa con el nombre «Vladimir Roslik Bichkov» el ramal de la Ruta Nacional Nº 2 Grito de Asencio, comprendido entre el kilómetro 305.700 y el puerto de la ciudad de Fray Bentos. Iniciativa Poder Ejecutivo».

Los distribuidos estarían llegando en el día de mañana.

**SEÑOR PINTADO.–** Señor Presidente: el primer proyecto mencionado corresponde a una iniciativa que presentamos en el período pasado en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas –falta un tercer proyecto que plantea designar con el nombre de Vaimaca Perú a la Ruta 20– cuando falleció José

Carbajal. Concretamente, cuando se inauguró la rambla del Puerto del Sauce en Juan Lacaze propusimos que se le cambiara el nombre como homenaje a un hijo de esa ciudad.

Por lo tanto, si no hay inconveniente, solicito que se someta a estudio ese proyecto, a los efectos de que podamos hacer el informe en el Senado.

*(Ingresan a Sala el representante de la Federación del Transporte de Bebidas y los representantes de la Intergremial del Transporte Profesional de Carga)*

–Damos la bienvenida al representante de la Federación del Transporte de Bebidas y a los representantes de la Intergremial del Transporte Profesional de Carga y les cedemos el uso de la palabra.

**SEÑOR INMEDIATO.–** Agradecemos a la Comisión por habernos recibido. En lo personal, soy integrante de la directiva de la Federación del Transporte de Bebidas y transportista del sector por más de veinte años. Hoy venimos a explicar la situación por la que atraviesa la federación y, quien les habla, lo hace en representación de catorce empresas cuyos servicios fueron cesados por parte de Fábricas Nacionales de Cerveza, por el grupo AB InBev, mayoritariamente belga y brasileño que hoy detenta el monopolio de la cosecha, fabricación y distribución de cebadas, cervezas y de los productos Pepsi a nivel de Uruguay.

¿Cómo llegamos a esta situación? En el año 2001 empieza un proceso de compra de una empresa a otra Primero el Grupo AB InBev se queda con las compañías Salus y Norteña. Luego, se crea un acuerdo global para Uruguay en el sentido de embotellar y distribuir todos los productos de Pepsi –Paso de los Toros, Mirinda, Team, H2O y todas las latas–, los derivados de las cervezas como Pilsen, Patricia, Norteña, Zillertal y la importación de Stella Artois y los demás productos de su cartera como la cerveza Corona de México.

Si bien hemos planteado nuestra protesta respecto a que se consolidara el monopolio –y creo que consta en la versión taquigráfica de alguna Comisión del Parlamento–, de hecho existe. Además de detentar el mercado interno en un porcentaje que ronda el 95 % al 97 % del mercado de las cervezas del Uruguay, luego de diversos caminos que se recorrieron y terminaron en eso, la compañía usufructúa hoy un beneficio fiscal equivalente a la devolución del 40 % del Imesi. En su momento fue lo que se acordó para proteger la industria nacional de la importación de cervezas extranjeras.

El 23 de abril, mediante un telegrama colacionado, la compañía comunica a las catorce empresas que distribuían la cerveza en el departamento de Montevideo, que iba a prescindir de sus servicios. Muchos de nosotros hace más de veinticinco años que brindábamos este servicio a la compañía.

Históricamente fue así: en el año 1986 la compañía define tercerizar la distribución en el departamento de Montevideo y quienes hasta ese entonces eran empleados de la Fábrica Nacional de Cerveza son despedidos, y como parte del despido le dan la opción de comprar el camión, que lo pagaron en cuotas con su trabajo. Ese día esos trabajadores pasaron a ser microempresarios unipersonales y tuvieron que contratar como empleados de su nueva empresa –en su nueva forma de vida– a los dos compañeros que trabajaban arriba del camión. Muchos de esos choferes hoy son patrones; muchas veces se escucha que este problema es entre empresas o patrones, y los patrones de hoy son los que antes fueron empleados y luego de una lucha sindical, que se perdió, se logró que esos compañeros quedaran con ese trabajo. Es decir que desde ese día pasaron a ser empresarios.

Obviamente, con sesenta, setenta u ochenta años no pueden estar aún trabajando en el camión –como es el caso de algunos compañeros– y por eso han contratado empleados, pero es innegable que esa misma gente –incluso su familia y en muchos casos con hijas e hijos con nietos a cargo– sigue viviendo de esos ingresos.

Lo cierto es que de un día para el otro se enteraron que su empresa no iba a prestar más los servicios para esta compañía. Lo peor del caso es que nos enteramos que quien iba a realizar ese

trabajo a partir del 1º de julio –todavía no empezó, pero tiene un contrato firmado– es la empresa Mirtrans S.A.. Dicha empresa es de origen argentino, tiene su sede en Balcarce, Argentina. Como es propio de cualquier actividad comercial acá alguien compra una sociedad anónima –que la hizo algún estudio contable de por ahí–, con la fecha de creación que quiera y después la pone a trabajar a nombre de no sé quién y dice cuál va a ser el rubro, si va a tener camiones, etcétera. Esta empresa se llama Grupo Colonia y al día de hoy es la que firmó contrato con la compañía, pero los accionistas son los mismos de Mirtrans S.A., que casualmente es la misma compañía que trae para el Grupo AB InBev la cerveza Stella Artois de Argentina y todas las importadas que el grupo vende y distribuye en Uruguay. En Montevideo, el servicio que le prestan estas empresas a la compañía AB InBev supone un promedio de 48 o 50 camiones anuales, pero como todos sabrán, este es un trabajo zafral, por lo que en verano se vende más y en invierno, menos. En consecuencia, ahora estábamos trabajando con 45 camiones y el máximo alcanza el entorno de 62 o 65 camiones, en diciembre, que es temporada alta. Estas empresas tenían un contrato de exclusividad, para que los camiones atendieran el servicio. Cabe recordar que un camión de bebidas se puede distinguir fácilmente de cualquier otro porque tiene una columna en el medio, sobre la cual se apoyan las paletas de los cajones para que no se caigan. Eso nos inhibe de usar los camiones para cualquier otra actividad, además de que tenemos un contrato de exclusividad. Los camiones quedaban en la compañía, eran cargados en la noche y a la mañana siguiente comenzaban los repartos, de acuerdo con los turnos, es decir, a las 6, a las 7, a las 8, etcétera.

Lo que nos llama la atención es que cuando se presenta este planteo de servicio a una nueva compañía –a dos o tres días de enterarnos de que no íbamos a trabajar más en esto, lo escuchamos en la radio– el Presidente del sindicato de los trabajadores, de la FOEB, en un reportaje radial –en El Espectador– dice que para ellos no hay ningún inconveniente porque acordaron con la compañía y con Mirtrans que los 150 trabajadores que atendían ese promedio de 50 camiones en el día a día iban a quedar con la antigüedad y escalas salariales que tenían. Lo cierto es que las más de 30 familias dueñas de las 14 empresas y de los 50 camiones que estaban ahí nos quedamos, no solo sin trabajo y con un mercado monopólico a nombre de AB InBev sino, además, sin los empleados con los cuales atendíamos a los 7.000 clientes en Montevideo, de lunes a sábado, con quienes nos conocíamos y hacíamos el trabajo todos los días. En definitiva, de un día para el otro nos quedamos sin posibilidades de restructurar la empresa en dos meses, tal como se nos había planteado a partir del 23 de abril.

Por estas razones decidimos ir a la pelea y pedir a la compañía que reviera la situación, que nos diera explicaciones de por qué quería prescindir de nosotros, si era un tema de servicios, de precios o de organización jurídica de la empresa. Porque en estos 25 años –como podrán imaginar– hemos transitado por todas las formas habidas y por haber de organización empresarial: fuimos empleados, hubo sociedades de responsabilidad limitada, sociedades anónimas, fuimos distribuidores, fleteros, nuevamente distribuidores, esta empresa debió unirse con aquella para alcanzar cierto volumen que fuera viable y bajar costos, etcétera; hubo mil cosas. Suponíamos que en esta nueva renovación que pensábamos que se iba a dar íbamos a discutir sobre nuevas formas logísticas o algo por el estilo; pues no, ellos dijeron que con nosotros no tenían nada que discutir. Por eso nos vimos obligados a plantearle a la compañía que queríamos negociar este tema y armar una mesa de negociación para ver de qué manera nos podíamos poner de acuerdo. La compañía dijo que no tenía nada que discutir con nosotros. Y fue así que el día 23 de junio –seis días antes de terminar el mes– decidimos detener las actividades, no terminar ese contrato y apostar todos los camiones en torno a la compañía, al centro de distribución y al centro de fabricación en Minas, para explicar a todos los transportistas que trajeran insumos o pretendieran sacar productos elaborados de la compañía cuál era la situación y pedir que se solidarizaran con nosotros pidiéndoles que no llevaran mercadería elaborada y no trajeran insumos para elaborar más o para mantener la compañía en funcionamiento. La compañía se avino a conversar a instancias de la ITPC –cosa que desde ya le agradecemos–, se logró una mesa de diálogo y la mesa es más lenta que una carreta. Por ejemplo, desde hace cinco días estamos esperando que nos respondan sobre una propuesta de reconversión nuestra, nos dicen que tienen que analizarla en Buenos Aires y que el fin de semana ellos no trabajan.

Luego, a través de la prensa nos enteramos de que están muy preocupados porque tiene que tirar cerveza, pero no están muy preocupados por conversar con nosotros y buscar una solución rápida. En fin, ahora nuestros abogados están en un juzgado respondiendo a un recurso de amparo que la compañía hizo porque dice que nosotros no le permitimos ingresar la producción, pero eso va por los carriles legales y hoy, mañana o pasado, cuando el juez se expida, sabremos qué va a suceder.

A grosso modo esta es una breve historia de nuestro pasaje por las Fábricas Nacionales de Cerveza y de por qué hoy estamos con los camiones parados a ambos lados de las puertas de la compañía, del centro de distribución y del centro de producción de Minas. Después se solidarizó la intergremial de la que Fetrabe es miembro e integrante de la directiva actual y recibimos la solidaridad de los compañeros del interior que están haciendo la misma manifestación en torno a la planta de procesamiento de cebada que hay en Nueva Palmira.

Le voy a ceder la palabra a la gente de la intergremial para que redondeen un poco cuál es la situación y contar todo lo que se ha hecho. Vinimos a esta Comisión del Senado y también fuimos recibidos por la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, su Presidente, el señor Carballo y su VicePresidente, el señor Olaizola han estado permanentemente en contacto con nosotros y se han ofrecido para mediar; hemos hablado con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y también hemos intentado hablar con el Ministerio de Economía y Finanzas porque nos sorprende que se siga usando un subsidio para proteger la producción nacional, pero a la hora de ver quién la va a distribuir se traiga a una empresa extranjera y se arruinan 14 microempresas nacionales; y estamos hablando de una cifra anual importante.

Le voy a dar la palabra a un compañero de la intergremial para que exponga su parecer.

**SEÑOR PERRONE.–** Soy gerente de la intergremial del transporte y quiero complementar algunas de las cosas de las que recién hablaba el señor Inmediato. Traje la versión taquigráfica de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, donde hizo una exposición uno de los asesores letrados de Fetrabe, que contiene datos muy precisos que a los señores Senadores seguramente les va a interesar.

En el año 2001 comenzó el proceso de concentración de las empresas cerveceras en el mundo y en Uruguay que terminó en 2003. Esto concluye con la concentración en el grupo AmBev de la fábrica de cerveza Patricia en Minas, de la fábrica de Norteña, de la de Pepsi y de Pilsen, estas últimas en Montevideo.

El grupo AmBev originalmente era brasileño y provenía de la fusión de Brahma y Antarctica; ahora se llama AB InBev porque se fusionó con una empresa cervecera belga. Estamos hablando de la empresa más valiosa de América, después de la caída de Petrobrás, que en el ejercicio anterior obtuvo utilidades por US$ 16.170:000.000.

Como saben los señores Senadores, este grupo cerró la fábrica Norteña en Paysandú y la de Pepsi en Montevideo, mientras se mantiene activa la fábrica de Minas y la de cerveza en Montevideo.

Otro dato interesante que puedo aportar a través de esta versión taquigráfica, es que este grupo cervecero tiene el 97,5 % del mercado de cerveza en Uruguay. En el 2003 Fetrabe y también Cambadu denunciaron la adquisición de los competidores para generar un monopolio de distribución de cerveza que, obviamente, priva de esa libertad a todos los competidores y consumidores, además de perjudicar a proveedores y comerciantes porque, evidentemente, pone condiciones para la venta de sus productos. De hecho, esta empresa ya ha sido sancionada varias veces por abuso de posición dominante en sus actividades comerciales, con multas que, inclusive, han sido recurridas pero han quedado firmes en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo.

Como decía, en aquella época no estaba vigente la Ley de Promoción y Defensa de la Competencia y por eso no tuvo andamiento la denuncia que hicieron Fetrabe y Cambadu en el año 2003.

Hoy asistimos a que nuestras empresas transportistas se quedan sin trabajo. La empresa no ha manifestado una posición clara en la negociación. Reivindicamos que el subsidio que percibe que estimamos en US$ 14:000.000 al año –y digo que lo estimamos porque la empresa no publica los balances desde el año 2012 entonces es difícil conocer exactamente esa cifra actualizada–, y que debería ser para mantener las fuentes de trabajo de los uruguayos no se está aplicando para ese caso,

y la prueba es que cerró la fábrica de Pepsi Cola y la de Norteña y que hoy se quedan sin trabajo los fleteros del transporte y distribución de la bebida.

Creo que me quedo por aquí y estamos a la orden para cualquier consulta.

**SEÑOR REPETTO.–** El problema con estas actitudes de empresas tan grandes y con tanto poder es que cambian el mapa del transporte porque todo lo que tocan lo pueden alterar. Aquí todas las empresas –y también nosotros, que somos fleteros– son una parte de la cadena, pero no la punta. Precisamente, la punta de la cadena siempre está pidiendo planilla de trabajo, aportes al Banco de Previsión Social y a la Dirección General Impositiva, a la vez que todos la información de los empleados de las empresas y, entonces, cuenta con una base de datos completa. ¿Qué es lo que hace mal esta empresa respecto a Fetrabe, a los fleteros? Si se quiere cambiar la distribución y se implementa una licitación en la que se establece que se pretende que se presente el mejor, al que se le dará el trabajo, quizás nosotros no podríamos decir nada. Ahora, si hace un acuerdo con una compañía de distribución, con la FOEB –que es el sindicato que tiene dentro de la fábrica– y la compañía para dar trabajo a otro lo saca sin explicación teniendo todos los datos y la información, está mal. A eso nos referimos cuando hablamos del abuso de posición dominante: como soy el que tengo todo el mazo lo reparto como quiero y se lo doy a quien quiero. Tienen el monopolio de la cerveza y ahora quieren el de la distribución y el de la siembra, porque si alguien quiere sembrar cebada solo puede hacerlo para esta compañía y con las semillas de ellos. No sé si los señores Senadores saben que la semilla de cebada que no es para ellos la contaminan con trigo para que no se pueda maltear y usar para hacer la cerveza. Imaginen hasta dónde llega la situación; la competencia en la cerveza está totalmente eliminada. Yo soy de la zona de los vinos, y les puedo decir que hace veinte años costaban lo mismo que la cerveza. Sin embargo, ahora, la cerveza vale tres o cuatro veces más, porque en nuestro país siguen habiendo 200 bodegas y una sola fábrica de cerveza.

Por lo tanto, la posición dominante –de la que hablamos– la utilizan para aniquilar 14 empresas de transporte que hace 25 años que la acompañan. Eso está mal, y que además lo hagan con un subsidio importante que le está dando el país, peor.

**SEÑOR ALMADA.–** Soy directivo de la ITPC, y Presidente de la gremial de Colonia. Mis compañeros ya han ilustrado más o menos bien cuál es la situación. Luego de que Fetrabe tomó la medida de empezar a manifestarse frente a las fábricas se hizo una reunión de Presidentes de ITPC y por mayoría dieron el apoyo a esta gremial.

La gremial de Colonia es pequeña, pero se solidariza con lo que le está pasando a Fetrabe. Una vez más vivimos el atropello de las multinacionales, que se viene dando desde hace bastante tiempo en un país tan pequeño como el que tenemos. Nuestra gente se preocupa mucho porque es una gremial formada por gente que tiene dos o tres camiones familiares manejados por el padre, el hijo y el hermano. Entonces, a pleno adhiere a las manifestaciones y decide hacerlo frente a Maltería y desde hace cinco días que están apostados allí, en Nueva Palmira.

En nuestro país no hay regulación para el transporte. Acá cualquiera viene, abre una empresa y sale a competir como sea; no tiene problema. Como ya lo dijo Repetto hasta ahora las multinacionales han hecho lo que quieren. Eso fue lo que pasó con Montes del Plata, primero le subsidiaron la siembra, y después la fábrica, ahora resulta que el tema del transporte lo manejan ellos. O sea que de a poco nos convertimos en una multinacional. Entonces, o somos empleados de las multinacionales o dejamos de existir como uruguayos y como pequeñas empresas. En un país en el que tenemos un Presidente que está combatiendo el alcohol o distinto tipos de drogas nos encontramos con un subsidio de US$ 14:000.000 para el alcohol. Es un poco contradictorio con lo que se viene dando.

Con este atropello permanente creo que estamos llegando al límite. Con la no regularización del transporte y la libertad de emprendimiento para cualquiera, los pequeños y medianos transportistas estamos tendiendo a desaparecer a corto plazo. El anterior Presidente dijo que esto se iba a convertir en un oligopolio. Pues bien, sabiendo que se nos viene todo eso encima, pienso que es momento de que las autoridades tomen cartas en este asunto y, como siempre han manifestado, salgan a defender

a las pequeñas y medianas empresas, así como lo han hecho con los trabajadores durante mucho tiempo.

Por tanto, desde nuestra posición de pequeños y medianos transportistas, queremos dejar un mensaje claro de la preocupación que tenemos ahora y de que no va a cambiar nuestra lucha, por lo menos, hasta no recibir una señal de las autoridades en el sentido de que van a tomar alguna medida, si no, nos vamos a quedar sin este bastión, que ha sido nuestra opción contra todo lo que son las multinacionales o los poderes monopólicos.

**SEÑORA AYALA.–** Si me permite, señor Presidente, debido a que tengo que retirarme, simplemente quiero despedirme de la comisión y de la delegación.

**SEÑOR LACALLE POU.–** Agradezco la presencia de la delegación que nos visita.

Hemos seguido de cerca este tema junto con el Diputado Olaizola y, realmente, no termino de entender cuál es la conveniencia de este cambio de empresas. He conversado mano a mano, he leído las noticias de prensa y no me cierro al mundo cuando se trata de mejorar la situación de competencia que se da en la sociedad. Ahora bien, en este caso puntual no he recibido de ningún lado elementos distintos que me ayuden a comprender la sustitución de una empresa por otra. Es la misma bebida; la misma empresa para la que se hace la distribución; aparentemente los mismos trabajadores del volante y las mismas condiciones, con la diferencia de que el patrón inicial de una empresa es argentino y acá tenemos micropatrones que tienen uno, tres, cuatro, o diez camiones.

En verdad, no encuentro la justificación. Sería para mí muy difícil defender la posición que plantea la delegación aun si hallara una justificación, que hasta el momento no he logrado. A esto se suma el tema del subsidio. El gobierno adoptó una decisión, por la sociedad uruguaya, para subsidiar con sus recursos una bebida alcohólica. Tendrá su justificación o no, pero no es el momento de discutirlo. Imagino que es para defender todo el sistema nacional de trabajo; serán los que envasan o los que producen. En fin, pienso que la idea no es subsidiar a una multinacional que cuenta con US$ 16.000:000.000 de ganancia; no lo necesita.

Uno va desgranando ese razonamiento y llega a la pregunta: ¿quién podrá ayudarnos? Sé que se ha sugerido y que está haciendo falta la conformación de un ámbito tripartito. Hace unos días me encontré con algunos muchachos, allí, afuera del complejo Punta Cala, donde fueron a meter barullo y, conversando con ellos, les pregunté si alguien los había convocado para ofrecerles una indemnización; si alguien les propuso una vía de salida después de 20 o 25 años de relacionamiento con la empresa. La respuesta fue que no.

Recién lo conversaba con mis colegas y lo comparto ahora –me gusta que conste en la versión taquigráfica porque después lo repito afuera–: hay algo que no me cierra, no he encontrado la punta para entender la justificación de esta medida.

Haremos las consultas del caso y trataremos de incidir dentro de nuestras posibilidades, pero me parece que el ministro de Economía y Finanzas –porque aunque no le compete esta actividad, es el que dispone el subsidio–, así como el de Industria, Energía y Minería y el de Transporte y Obras Públicas tendrían que actuar. La verdad es que se han planteado los reclamos y que se toma a los dueños de los camiones como si no fueran trabajadores, todo lo cual se enmarca en esta lógica que se ha instalado. En realidad, para mí son todos trabajadores; algunos ponen el capital y el trabajo y otros sólo el trabajo, pero son todos trabajadores, todos hacen horas. No creo que haya que pedir perdón por si la flota tiene tres camiones o quince. Es más; cuantos más camiones tenga mejor, porque eso demuestra que el dueño laburó y logró progresar junto con su familia.

Entonces, si bien no soy ortodoxo en cuanto al tema de las multinacionales, en esta situación en particular no encuentro la razón por la cual se sustituye una de las patas de este negocio, sobre todo porque la nueva pata no aportaría nada sustancialmente mejor, sin perjuicio de entender que se trata de una empresa de transporte cuya casa matriz está en la Argentina. Quizás, deberíamos saber

más sobre sus relaciones en Argentina para entender mejor qué es lo que está pasando en nuestro país.

**SEÑOR PINTADO.–** Obviamente, desde el punto de vista humano y de los afectos, me unen lazos muy grandes con la ITPC y sus organizaciones, con las que hemos trabajado durante muchos años, tanto en el acuerdo como en la discrepancia, aunque siempre más en el acuerdo. Realmente, uno aprende a querer a la gente que integra esas organizaciones. En lo personal, no puedo obviar –muy a mi pesar, porque no soy partidario del capitalismo y me gustaría una sociedad que superara la explotación del hombre por el hombre y la propiedad privada; quiero dejar esto bien claro por las dudas– que el actual es el escenario en el que nos tenemos que mover y el capitalismo tiene sus reglas de juego y su mercado, lo cual no justifica posiciones abusivas ni nada por el estilo. Pero también es cierto que el Estado no puede intervenir abiertamente en todos los contratos privados, porque hoy podría ser por este problema y mañana por otro tipo de negocios. En este momento, no está planteada la estatización de todo el funcionamiento de la economía y creo que tampoco lo plantean nuestros visitantes. No creo que ese sea el camino, más allá de que queramos superar al capitalismo.

Por mi parte, también tengo muchas interrogantes; he seguido el tema muy de cerca y, además, tengo amigos que me informan de lo que está pasando. Por esas razones, no me ha sorprendido ni he reaccionado con estupor frente a las medidas que ha tomado Fetrabe – ITPC en defensa de lo que es su fuente de ingresos. También entiendo a la Federación de Obreros y Empleados de la Bebida que trató de salvar a sus afiliados, porque eso como dirigente sindical me ha tocado vivirlo muchas veces y sé que en primer lugar se trata de proteger a los suyos, más allá de que no se entienda lo que hace la empresa.

Ahora bien, quisiera hacer tres preguntas. La primera de ellas es si los contratos que duraron tantos años tienen alguna cláusula de rescisión. Muchas veces sucede que nos sorprenden en nuestra buena fe y no ponemos cláusula de rescisión ni previos avisos ni nada de eso; somos uruguayos y hacemos las cosas más o menos de buena fe.

La segunda pregunta tiene que ver con lo siguiente. Al igual que el señor Senador Lacalle Pou no he encontrado una explicación para esto. Tengo claro que quienes están en este problema no tienen ninguna obligación de dar explicaciones a la sociedad ni tampoco a mí acerca de por qué se produjo ese cambio. Si me dicen que el transporte que va a venir cuesta la mitad o la décima parte, como estamos en un mercado resulta entendible esa postura. Pero no hay una razón que pueda apreciarse a simple vista. ¿Se trata de una razón económica? ¿De qué tipo es? Recién uno de nuestros invitados decía que no hay constancia de insatisfacción con el servicio, pero en todo caso, como hay muchos actores en este tema, el problema debería ser individualizado. Lo que no entiendo es por qué para algunas cosas se los toma como empresarios individuales pero después se los considera a todos juntos. Me parece que se trata de un razonamiento extraño, ya que en todo caso los incumplimientos serían individualizados y localizados.

Por último, me gustaría saber qué esperan la integremial y Fetrabe que hagamos aquí en el Senado –obviamente no respondo en el sentido de quienes actúan o no del Poder Ejecutivo porque no me corresponde ya que estamos en el Poder Legislativo–, teniendo en cuenta nuestra incapacidad de intervención o de obligar a alguien a hacer lo que no quiere hacer con los contratos. De todos modos, creo que la sensibilización de la opinión pública sobre este tema, debería hacer reflexionar a quienes han tomado una decisión porque si la misma ha sido equivocada siempre se puede dar marcha atrás.

**SEÑOR ALMADA.–** El señor Senador hablaba de la acción de salvar a los compañeros pero ahí hay un claro desacuerdo o desencaje porque en la versión taquigráfica, cuando tuvo que ir a declarar Mirtrans S.A., dejó claro que no tiene ningún acuerdo en el sentido de tomar a todos los obreros. Por lo tanto, hay una clara maniobra del dirigente sindical Richard Reed o bien para engañar a sus propios compañeros o para hacer un acuerdo premeditado con la empresa Mirtrans S.A. en contra de estas quince pequeñas empresas para vaciarlas.

**SEÑOR PINTADO.–** No quiero juzgar a nadie, sobre todo porque no se puede defender, pero me parece que para la multinacional sería una estrategia exitosa que el conflicto pasara a producirse entre los camioneros y los obreros. Debo decirles de corazón que creo que eso es un error y que si yo

estuviera del otro lado, esperando para hacerme con el contrato, también haría las mismas declaraciones para entreverar la madeja y que se peleen adentro. Está bien; Mirtrans S.A. no habrá hecho el acuerdo pero sí lo hace la fábrica de cerveza y aquí, como se ha dicho, el gatito está un poco más entreverado de lo que parece.

Entonces, a modo de opinión –sin pretender dar un consejo– de alguien que los quiere mucho, yo me concentraría en cómo lograr desandar un camino que parece que no es el mejor en cuanto a la decisión que se ha tomado.

**SEÑOR INMEDIATO.–** Nosotros nos comunicamos con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Rossi, ni bien nos enteramos del telegrama. Ese día estábamos reunidos en la Directiva, lo llamamos por teléfono, nos atendió y le planteamos la situación. En ese momento todavía no sabíamos cuál era la empresa por la que habían optado y por eso solamente le dimos los titulares y quedó atento a que lo siguiéramos informando. Volvimos a verlo hace pocos días, se ofreció a plantear el tema en el Consejo de Ministros y nos consta que lo hizo. A su vez, nos sugirió que pidiéramos entrevistas al Ministerio de Economía y Finanzas, al Ministerio de Industria, Energía y Minería y a la OPP, cosa que hicimos pero todavía no hemos recibido respuesta. También hemos conversado con los directores de trabajo del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, a través de nuestro delegado en el Consejo Superior Tripartido, el señor González y ayer Foeb nos planteó su malestar porque les pagamos el salario a fines de junio y les dimos el formulario de seguro de paro porque hoy no tenemos trabajo y estamos viendo si podemos reorganizarnos. Al mismo tiempo estamos intentando que la compañía revea la situación o poder negociar algo que sea satisfactorio para todas las partes. La otra acción que llevamos a cabo fue, reitero, hablar con la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, ámbito en el que fuimos recibidos y en el que también se citó a la Fábrica Nacional de Cerveza y al sindicato. Nos consta que asistieron los representantes de la Fábrica Nacional de Cerveza –según consta en la versión taquigráfica de su comparecencia–, pero no se hizo presente el sindicato.

El señor Senador Pintado nos preguntaba si los contratos tenían cláusula de recisión. Durante estos veinticinco años los contratos siempre fueron con cláusula de recisión y por lo general, unos meses antes de la finalización de los contratos, los renovábamos. Algunas veces la compañía nos imponía bajar los precios y otras veces nosotros le imponíamos mejorar nuestra renta porque nos quedábamos cortos. Suponíamos que esta instancia no iba a ser diferente a las anteriores y como dije al principio, pensábamos que la compañía estaba más interesada en hacer un trabajo más logístico que de distribución que era el que habíamos estado haciendo hasta ahora. Justamente, desde el mes de junio del año pasado, queríamos conversar de estos temas con la compañía porque entendíamos que una empresa tan grande estaba teniendo un montón de problemas logísticos, que a su vez nos golpeaban en el buen desempeño de nuestro trabajo. Por ejemplo, de mañana íbamos a buscar los camiones y nos encontrábamos con que los de las seis no estaban cargados porque la producción había salido tarde, entonces los de las seis salían a las ocho y a los de la siete le faltaban productos, etcétera. En fin, como veíamos que había un montón de problemas, se lo planteábamos a la compañía y nos respondían: «Ahora no vamos a discutir esas cosas, porque implica cambiar los contratos que están vigentes hasta el año próximo y se viene la temporada. Ahora, no vamos a discutir sobre esto». Pasó la temporada y nos dijeron que tampoco era el momento, porque el contrato estaba vigente y que lo iban a discutir cuando se renovara. Llegó el 23, se ve que ya tenían todo armado y por eso estamos ahora en esta situación.

El señor Senador Pintado se preguntaba el porqué del cambio. Nadie lo dijo ni nadie tiró una prueba sobre la mesa como para decir que esa es la razón. Como decía el señor Presidente Repetto no puede ser un tema de mal servicio desde el momento que acuerdan quedarse con los ciento cincuenta trabajadores que hoy atienden el servicio. Suponemos que debe haber un tema de costos, porque si esa compañía ya hace el trabajo de traer con su empresa de transporte internacional –Mirtrans S.A.– toda esa mercadería de Argentina, agregar una base acá, haciendo grandes números, puede ser mejor que tener catorce empresas y preocuparse de que sean rentables; con una empresa más grande seguramente se puede discutir sobre otros costos. Nunca nos convidaron a conversar sobre nuevos costos ni sobre otros temas. Además, en nuestra comparecencia hicimos una intimación para que se presentaran y respondieran determinadas preguntas. La compañía Mirtrans S.A. presentó el contrato, pero no el adjunto de paramétricas –si las hay– o los costos de cuánto le van a pagar por bulto, para saber si hay diferencia con lo que a nosotros nos pagaban. Suponemos que deben de

haber ido a la baja, el nuevo empresario habrá supuesto que esos números eran rentables para él y por eso lo habrá suscrito; si se equivocó lo veremos cuando se le termine el contrato.

Por último, nos preguntaba qué esperábamos del Parlamento. No queremos ser ingenuos. Cuando empezamos a recorrer el Parlamento, cosa que hicimos de izquierda a derecha, de derecha a izquierda, de arriba a abajo y de abajo a arriba –hoy terminamos acá, pero no sé si mañana no estaremos en otra Comisión porque vamos a seguir trabajando para que esto se resuelva de la mejor manera–, lo que queríamos era, por lo menos, poner estos temas en el tapete. Lo que nos parece oportuno es que el Parlamento, el Poder Ejecutivo, los ministerios, aquellas instituciones que tienen que ver con la industria, con la distribución, con el trabajo, con la producción o con el transporte sepan, ante todo, que hay una política dirigida a la protección del trabajo nacional ante el ingreso de los productos terminados que se importan. Seguramente, en su momento ello respondió a una realidad, pero nos parece oportuno hacer un descanso y preguntarnos si la situación sigue siendo la misma, porque cuando se hizo esto había tres empresas de cerveza y una de refrescos en el Uruguay, pero hoy todo eso se unió en una sola empresa. En consecuencia, me pregunto si se guarda la misma relación, porque la cantidad de trabajadores que en aquel momento se utilizaba para proteger una industria nacional no debe ser la misma que en la actualidad. Sería bueno que cuando esta empresa tome la decisión, por lo menos le dé un poco de vergüenza. A esta altura uno puede pensar que el problema está en que no les gusta la cara o la forma en la que nos relacionamos. Recuerdo que en algún momento sugerimos lo siguiente: «si quieren, ponemos un gerente con una secretaria que hable todos los idiomas que ustedes nos digan y así no nos ven más la cara a nosotros, pero si no se cambia la forma de resolver las cosas, los problemas de gestión y de distribución van a seguir existiendo».

Creo haber respondido las preguntas que se habían formulado.

**SEÑOR PERRONE.–** Se había preguntado sobre el acuerdo y me gustaría aclarar ese aspecto. De acuerdo a lo que han manifestado los responsables de la fábrica a los negociadores en algunas oportunidades, esta decisión se tomó afuera y ellos no podían cambiarla. Por lo tanto, asumimos que este acuerdo fue hecho en Argentina, donde está la casa matriz de esta empresa que ha tenido un rápido crecimiento en ese país, al igual que en el nuestro, con inversiones muy importantes.

*(Intervención de un señor Senador que no se escucha).*

–Sí, estoy hablando de la empresa de transporte.

En esto hay que tener un poco de cuidado porque muchas veces se presentan proyectos de inversión que a la vista de la Comap –Comisión de Aplicación de la Ley de Inversiones, del Ministerio de Economía y Finanzas– están muy bien diseñados, pero en la práctica en realidad no es así. Por ejemplo, si una empresa transportista viniera a hacer esta distribución de bebida, presentara un proyecto en la Comap que involucrara la adquisición de los camiones y lo justificara porque va a incorporar 150 puestos de trabajo, dicha Comisión lo vería con muy buenos ojos y seguramente le daría un porcentaje muy importante de devolución de impuestos. Sin embargo, estos 150 empleados no se van a agregar a la masa laboral sino que serán sacados de las pequeñas empresas para esta otra. Por lo tanto, sería doblemente improductivo –por decirlo de alguna manera– que le otorgaran un beneficio adicional para el proyecto de inversión.

Nada más. Muchas gracias.

**SEÑOR REPETTO.–** Se había preguntado por el porqué de esta situación y debo decir que nosotros tampoco tenemos una idea clara. Lo único que sabemos es que siempre que tenemos un problema hay un hermano argentino involucrado.

La decisión vino de la gerencia de Buenos Aires. Esta empresa es la que les trae toda la bebida de Buenos Aires y el gerente que está acá es argentino. La forma que ellos tienen para hacer las cosas es diferente a la que estamos acostumbrados y creo que quieren emplear gente que trabaje de la misma manera. Estoy diciendo lo que me parece aunque no puedo presentar pruebas, pero creo que la cosa viene por ahí. Nosotros trabajamos de una manera y ellos de otra. La verdad es que nos

toman como una provincia. Ellos quieren manejar Uruguay como una provincia más de Argentina y eso es lo que hacen en todo sentido.

**SEÑOR ALMADA.–** Cuando el señor Senador Pintado dice que el Estado no estaba en condiciones de intervenir pienso que a mí me cuesta entender o expresarme porque no soy tan lengua sobada como los que están todos los días en este trillo, pero me gustaría que supieran que el 80 % de las empresas son pequeñas, con dos o tres camiones y que frente al poder que adquieren las multinacionales, sumado al de los sindicatos le están haciendo daño al transporte y en particular a este tipo de transporte genuino. No estamos dispuestos a dar un paso al costado y a convertirnos en el empleado de alguien, sino que queremos seguir haciendo lo que sabemos hacer bien, porque el servicio que se presta es muy bueno. En los momentos en que el país necesitó que el transporte se reconvirtiera y brindara el servicio para contener la explosión económica que hubo en el país, se hizo con pequeñas y medianas empresas. Esas empresas no están dispuestas a dar un paso al costado frente al poder adquirido de las multinacionales y de los sindicatos que, en su momento, si son mal manejados, realmente son dañinos para todo este entorno y que constituyen el 80 % de las empresas integradas por dos o tres camioneros que a diario están trabajando, con un salario como el de cualquier otro compañero que trabaja en una fábrica.

**SEÑOR PRESIDENTE.–** No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

*(Son las 15:43).*